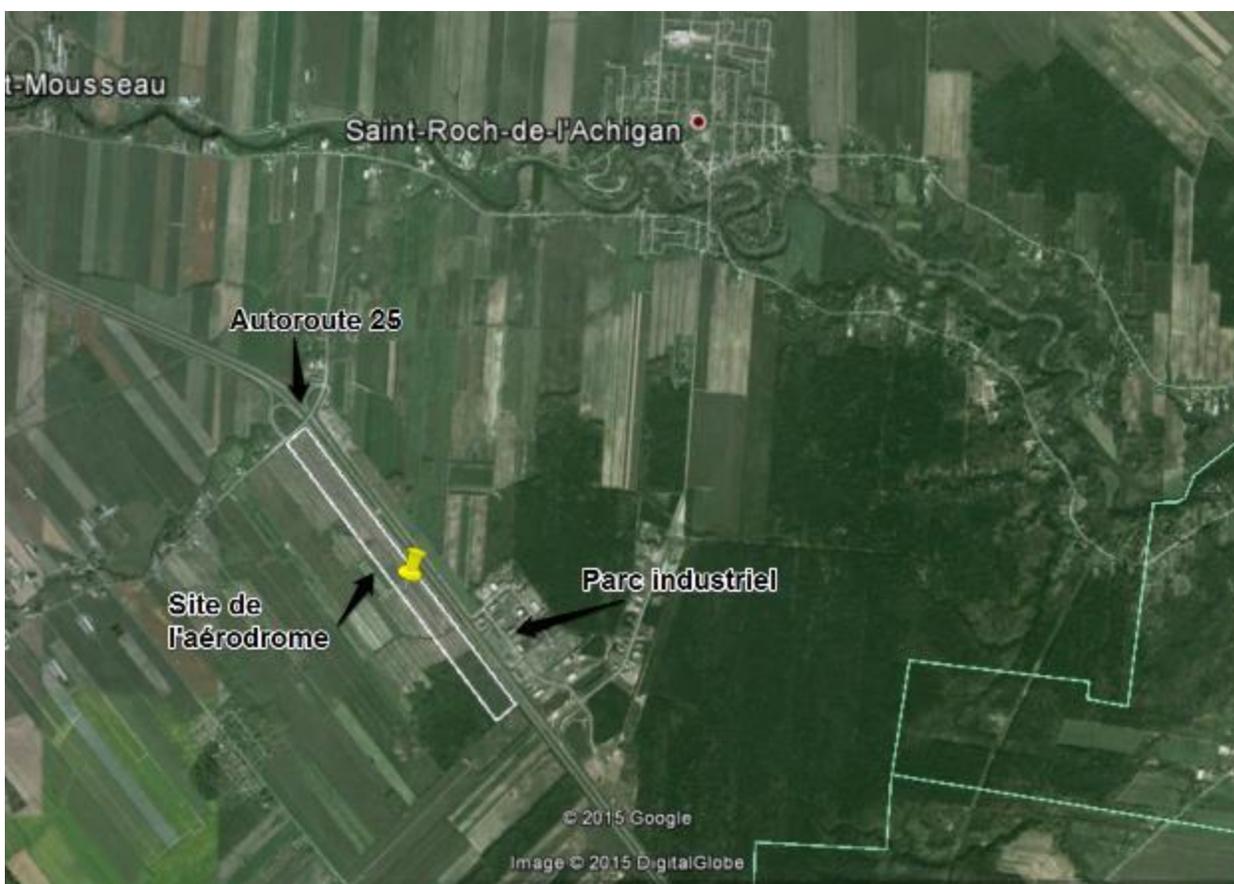


CONSULTATIONS - AÉRODROMES

RELOCALISATION DES ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT DE MASCOUCHE ET AMÉNAGEMENT DE L'AÉRODROME SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN



LE PROMOTEUR

11316753 Canada Association (**OBNL**)

12 AOÛT 2019

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	P. 1
CONSULTATIONS – AÉRODROMES	P. 2
MÉTHODOLOGIE DU RAPPORT	P. 5
DESCRIPTION DES TRAVAUX D’AÉRODROMES PROJETÉS	P. 5
OBSERVATIONS ET OBJECTIONS DE LA PART DES PARTIES INTÉRESSÉES	P. 6
COMMENTAIRES PROPOSÉS PAR LE PROMOTEUR POUR ADRESSER LES OBSERVATIONS OU OBJECTION DE LA PART DES PARTIES INTÉRESSÉES	P. 11
1. AUCUNE OBJECTION/APPUI AU PROJET	P. 11
2. IL MANQUE D’AÉROPORT SUR LA RIVE NORD DE MONTRÉAL	P. 11
3. IL FAUT S’OCCUPER DE LA RELÈVE – FORMATION DE PILOTES	P. 11
4. APPORT ÉCONOMIQUE	P. 11
5. ÉCOLE DE PILOTAGE SOUS-UTILISÉ, PÉNURIE DE PILOTES ET AVENIR DE L’AVIATION RÉCRÉATIVE	P. 12
6. DES AÉRONEFS RELOCALISÉS DANS DES AÉRODROMES EXISTANTS	P. 15
7. NOMBRE DE MOUVEMENTS INCERTAINS	P. 15
8. UN PROJET DE 7M\$	P. 15
9. GÉNÉRALISATION HÂTIVE DU SCÉNARIO D’AMBIANCE SONORE	P. 16
10. TRANSGRESSION DES LOIS ET RÈGLEMENTS LOCAUX	P. 18
a. PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE	P. 18
b. CONSIDÉRATIONS POUR LE RUISSEAU ALLARD-TRUDEL	P. 19
c. PAS D’ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE POUR 1 KM ET MOINS	P. 19
d. APPLICABILITÉ DES RÈGLEMENTS LOCAUX ET PROVINCIAUX	P. 19
11. AFFICHE TRÈS DISCRÈTE SUR LE LIEU DU PROJET	P. 19
12. PROPOS DISGRACIEUX DU PROMOTEUR ET DE SON ÉQUIPE	P. 19
13. CONCLUSION SUR L’ÉTHIQUE DES PROMOTEURS	P. 20
14. OPPOSITION	
a. DES CITOYENS DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ROCH-DE-L’ACHIGAN	P. 20
b. L’UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES DE LANAUDIÈRE	P. 20
c. LES MUNICIPALITÉS ENVIRONNANTES	P. 20
d. L’OPPOSITION LOCALE ET MOBILISATION	P.,21
e. RÉFÉRENDUM ET MUNICIPALITÉ	P. 21
f. MÉDIAS	P. 22
15. AÉROPORT DU LAC AGILE.....	P. 22
16. LIGNE DE TRANSPORT D’ÉLECTRICITÉ HAUTE TENSION NON BALISÉE	P. 22
17. LE PÉRIL AVIAIRE	P. 23
18. CHIFFRES POUR SAINT-ROCH-DE-L’ACHIGAN	P. 23
19. EFFETS FONCIERS NÉGATIFS	P. 25
a. IMPACTS À SAINT- HUBERT	P. 25

b.	IMPACTS SUR LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN	P. 25
c.	IMPACTS À SAINT-CUTHBERT	P. 26
d.	CAS SIMON BÉNARD	P. 26
20.	IMPACTS SUR LES ENTREPRISES LOCALES	P. 26
a.	CAS DU CAMPING HORIZON ET CELUI DU DÉPANNÉUR DU RUISSEAU	P. 26
b.	CAS DE CONSTRUCTION OUMET	P. 26
c.	IMPACT SUR LES ENTREPRISES AGRICOLES ENVIRONNANTES ...	P. 27
21.	RISQUE ÉCONOMIQUE DU PROJET	P. 27
22.	POLLUTION SONORE	P. 27
23.	PRÉSENCE D'UN MILIEU HUMIDE	P. 27
24.	TERRES FERTILES PERDUES	P. 27
25.	UTILISATION DU AVGAS EN MILIEU AGRICOLE	P. 28
	OBSERVATIONS ET OBJECTION REÇUES DE LA PART DES PARTIES INVITÉES	P. 29
	OBSERVATIONS ET OBJECTIONS REÇUES DE LA PART DE TIERCES PARTIES	P. 29
	CONCLUSION ET RECOMMANDATION	P. 30
	ACCESSIBILITÉ DU RAPPORT SOMMAIRE.....	P. 30

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE A – DESCRIPTION DU PROJET
ANNEXE B – CORRESPONDANCE DES PARTIES INTÉRESSÉES
ANNEXE C – CORRESPONDANCE DES MEMBRES DU PUBLIC DEMEURANT DANS LE PÉRIMÈTRE DE 4 KM ET MOINS
ANNEXE D – CORRESPONDANCE DES PARTIES INVITÉES
ANNEXE E – CORRESPONDANCE DES TIERCES PARTIES
ANNEXE F – CORRESPONDANCE ENVOYÉE AUX PARTIES INTÉRESSÉES

TABLE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

FIGURE 1 – PLAN DE LOCALISATION DE L'AÉRODROME SRA	P. 1
FIGURE 2 – L'AVIS PUBLIC	P. 4
FIGURE 3 – PREUVE DE PARUTION DE L'AVIS PUBLIC	P. 4
FIGURE 4 – LA PANCARTE	P. 4
FIGURE 5 – LOCALISATION DE L'INSTALLATION DE LA PANCARTE	P. 4
FIGURE 6 – RÉPARTITION DES PILOTES MEMBRES D'AVIATEURS.QUÉBEC DANS LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE	P. 13
FIGURE 7 – COURBES NEF AÉROPORT DE MASCOUCHE MAI 2014	P. 16
FIGURE 8 – MODÉLISATION DES COURBES NEF AÉRODROME SRA	P. 17
FIGURE 9 – COURBES NEF PROJET DE RELOCALISATION DE CSK3, MAI 2014	P. 18
FIGURE 10 – MINISTRE BONNARDEL À SHERBROOKE, 6 JUILLET 2019	P. 21
FIGURE 11 – LIGNE DE TRANSPORT HYDRO-QUÉBEC	P. 23

TABLEAU 1 – LISTE DES PARTIES INTÉRESSÉES	P. 7
TABLEAU 2 – LISTE DES OBSERVATIONS/OBJECTIONS	P. 9
TABLEAU 3 – LISTE DES PARTIES INVITÉES	P. 29

REGISTRE DES RÉVISIONS

15 AOÛT 2019

REVISION 1

- CAVIARDÉ LES DONNÉES PERSONNELLES DES PARTICIPANTS DANS LES ANNEXES C ET E
- SUPPRIMÉ LA PAGINATION DANS LES ANNEXES C ET E
- CORRIGÉ UNE COQUILLE À LA PAGE 14 OÙ LA NOTE BIBLIOGRAPHIQUE NO 3 ÉTAIT IDENTIFIÉE COMME UN LIEN ALORS QUE CE N'ÉTAIT PAS L'INTENTION. LE TEXTE DE CETTE NOTE SE RETROUVE DANS LE DOSSIER BIBLIOGRAPHIE

RAPPORT SOMMAIRE

CONSULTATIONS - AÉRODROMES

TENUES DU 19 JUIN 2019 AU 3 AOÛT 2019

RELOCALISATION DES ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT DE MASCOUCHE ET AMÉNAGEMENT DE L'AÉRODROME SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN

Introduction

11316753 Canada association, un organisme à but non lucratif, a pour mission et mandat de relocaliser les activités aéronautiques de l'aéroport de Mascouche (CSK3). Cette relocalisation est nécessaire à la suite de la fermeture de l'aéroport de Mascouche le 15 novembre 2016 par son propriétaire, la ville de Mascouche.

Le site retenu pour l'aménagement de l'aérodrome de Saint-Roch-de-l'Achigan « Aérodrome SRA » est le lot 3 573 486 du cadastre du Québec.

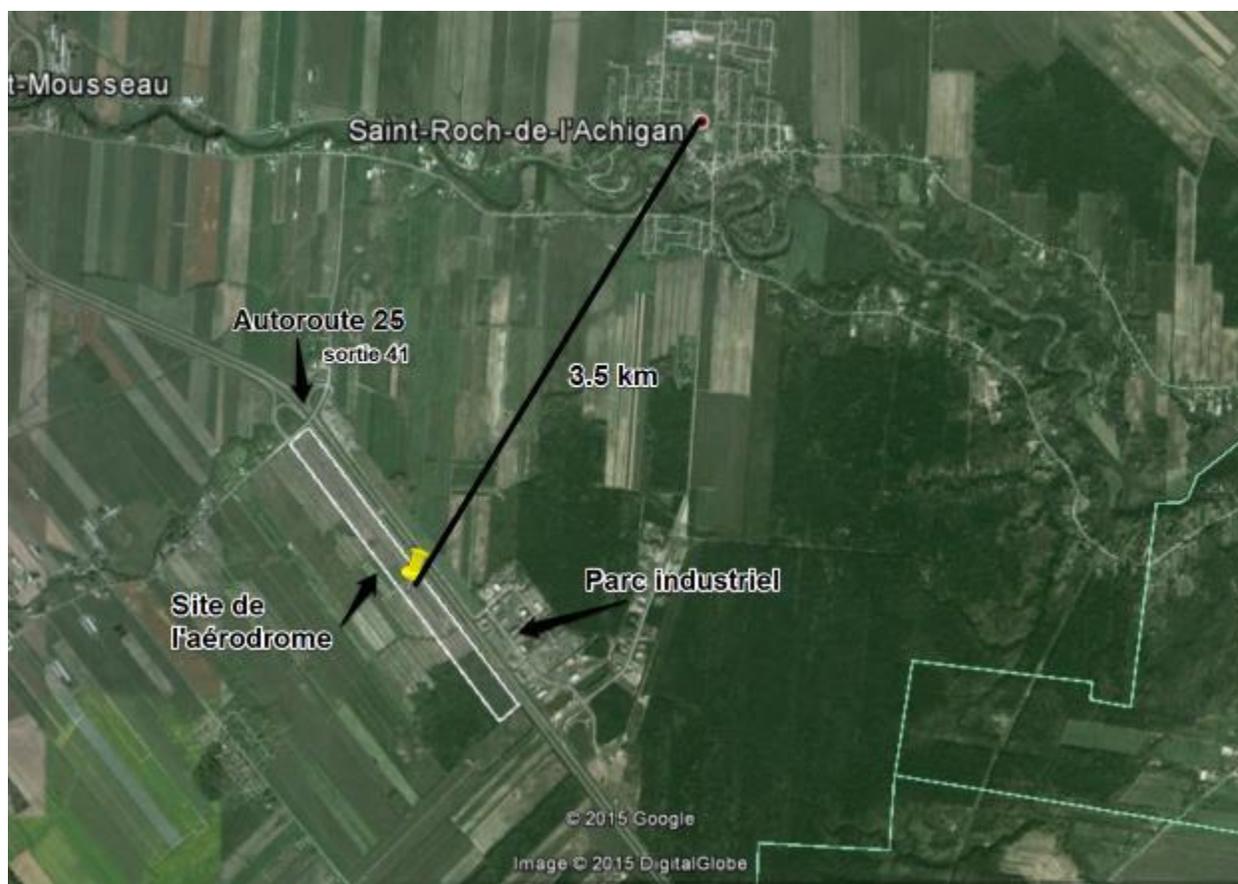


Figure 1 – Plan de localisation de l'aérodrome SRA

Ce site est la conclusion d'une démarche de plus de quatre ans. Un premier site situé sur deux lots contigus (un à Mascouche et l'autre à Terrebonne) reçut l'aval du Ministre des

Transports le 4 novembre 2016 pour la construction d'un aéroport, l'aéroport les Moulins, qui allait remplacer celui de Mascouche.

Une saga juridique qui n'est pas encore terminée et qui poussa le Promoteur à se défendre contre une série de poursuites visant le report de l'aménagement de l'aéroport mais sans succès. Une entente fut signée en mai 2019 avec la ville de Mascouche. Cette entente prévoit, entre-autre :

- La cession des lots Mascouche-Terrebonne à la ville de Mascouche et donc l'abandon de ce projet.
- Une compensation financière au montant de 3.1M\$ - ce qui permet la conclusion des activités de relocalisation sur un site à l'extérieur de la MRC Les Moulins.

Le Promoteur a identifié le site de Saint-Roch-de-l'Achigan, qui avait déjà été étudié en 2015 comme option et qui était toujours disponible. Ce site rassemble des caractéristiques favorables au développement d'un aéroport sécuritaire et qui sera dans l'intérêt national, soit :

- Sécuritaire – aucun obstacle majeur à l'intérieur des surfaces de limitation d'obstacles de l'aéroport. Le site choisi comble aussi un vide laissé par la fermeture de l'aéroport de Mascouche et fournira un maillon essentiel dans le réseau aéroportuaire canadien et plus particulièrement sur la couronne nord de Montréal.
- Gestion du bruit – L'empreinte sonore prévue pour cet aéroport sera moindre que celui du premier site autorisé par le Ministre des Transports en novembre 2016. Le site est situé à une distance de 3,5 km du noyau de la zone bâtie de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan. Il existe cependant une zone sensible, un quartier domiciliaire ainsi qu'un camping qui se retrouve à une distance de 1,5 km de l'aéroport. Le Promoteur compte proposer à Transports Canada des mesures d'atténuation pour minimiser l'impact sur ce secteur domiciliaire ainsi que le camping.
- Apport économique. Tel que souligné dans la lettre du 4 novembre 2016 de Transports Canada qui permettait le début des travaux pour l'aéroport les Moulins, le Ministre reconnaissait alors l'apport économiques de la relocalisation des activités de l'aéroport de Mascouche sur la communauté. On peut affirmer que ce sera aussi vrai pour l'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan (aéroport SRA).
- Impact sur l'environnement. Contrairement au site de l'Aéroport les Moulins, le site acquis pour l'aménagement de l'aéroport ne compte pas de milieux humides qui seront affectés. Il y a un ruisseau d'irrigation, mais la réglementation provinciale existante permet la construction de ponceaux. On ne peut qu'en conclure que l'impact sur l'environnement sera inexistant et sans conséquences adverses.

Consultations - Aéroports :

Tel que suggéré par la circulaire d'information CI 307-001 (2017-11-10), le Promoteur a lancé le 10 avril 2019 une préconsultation auprès de Transports Canada, Nav Canada et la municipalité de Saint-Roch-de l'Achigan.

Cette correspondance avec la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan ainsi que des échanges téléphoniques ont donné suite à deux rencontres avec les autorités de la municipalité, soit le 21 mai et le 27 mai – bien en amont du lancement officiel de la consul-

tation proprement dite. Lors de cette dernière rencontre, la municipalité invita le Promoteur à participer à deux soirées d'information publique auxquelles acquiesça le Promoteur et ce, sans obligation réglementaire.

La consultation, telle que prescrite au Règlement de l'aviation canadien (RAC 307.01), fut lancée le 19 juin 2019 avec des avis écrits (Tableau A et annexe F) envoyés :

- Transports Canada – bureau de la direction générale – Région du Québec.
- NAV Canada – bureau responsable pour l'utilisation de terrains
- Les exploitants des aéroports et aérodromes enregistrés (incluant les hydrobases et héliports) dans un rayon minimum de trente (30) milles marins autour du site retenu,
- La municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan, en tant qu'autorité locale responsable pour l'aménagement du territoire où les travaux auront lieu,
- Les propriétaires des terrains adjacents au lot du site retenu sur lequel les travaux d'aérodrome seront entrepris.

Les membres du public furent informés via la publication d'un avis public dans le journal local (figures 1 et 2), la mise en ligne d'un site web www.aerodrome-sra.ca et des publications sur plusieurs pages Facebook.

Un regroupement d'opposants a contribué largement à informer la population locale, régionale et provinciale avec des informations douteuses allant même jusqu'aux exagérations et faussetés. Leur page web, entre-autre, montre que l'aérodrome avait une mission récréative seulement, que l'aérodrome n'avait aucun apport économique, que 25,000 avions allaient décoller et atterrir au-dessus de tous les citoyens (un décollage aux 3 minutes), Perte de valeur des propriétés, nuisance au tourisme, baisse de revenus pour la municipalité et une concurrence aux restaurants locaux.

Il est à noter que les demandes du Promoteur pour afficher de l'information sur deux sites Facebook fréquentés par la population de Saint-Roch-de-l'Achigan ont été ignorées (Spotted Saint-Roch-de-l'Achigan et la Plume Libre).

Une pancarte a été installée, bien en vue du public, à l'endroit où les travaux d'aérodrome seront entrepris. Une photo et image aérienne démontrent l'installation et identifient les lieux (images 3 et 4).

Les renseignements inscrits par le Promoteur sur l'avis public et la pancarte comportent une photo montrant les lieux des travaux projetés, une description de l'aérodrome et la date prévue de début des travaux, une mention à l'effet que les parties intéressées peuvent présenter au Promoteur leurs observations ou objections relativement aux travaux, les coordonnées de la personne à laquelle les parties intéressées peuvent présenter leurs observations et objections et finalement, la période pendant laquelle les parties intéressées peuvent présenter leurs observations et objections.

Le promoteur s'est engagé à n'accorder aucune entrevue aux médias locaux ou nationaux avec l'objectif de respecter l'esprit des Consultations Aérodromes où les commentaires aux observations et objections sont prévus être adressés au Ministre.

L'avis public et la preuve de sa parution dans L'Express Montcalm (19 juin 2019)



Figure 2 – L'avis public

Installation de la pancarte ainsi que sa localisation



Figure 4 – La pancarte

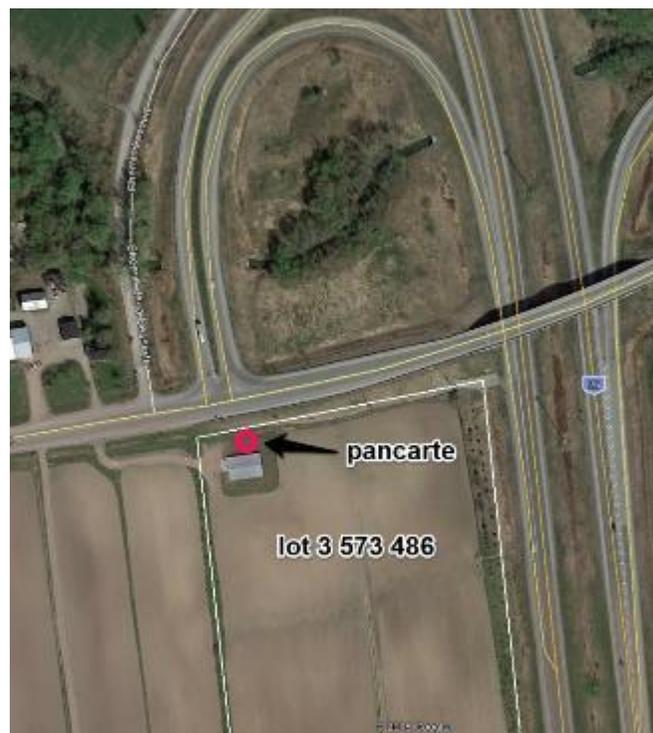


Figure 5 – Localisation de l'installation



Figure 3 – Preuve de parution de l'avis public

Comme le site retenu n'est pas dans un rayon de quatre mille (4 000) mètres autour d'un habitat ou d'aire protégée sous le régime d'une loi fédérale, le Promoteur n'a pas consulté d'autorité responsable d'une aire protégée.

La période des consultations s'est échelonnée entre le 19 juin et le 3 août 2019. Les consultations ont duré quarante-cinq (45) jours, soit la période requise au RAC.

Le Promoteur a choisi d'élargir le processus de consultation prévu au RAC 307.01 en participant d'une façon volontaire à deux soirées d'information publique à l'invitation de la municipalité, soit le 20 juin et le 11 juillet 2019. Le format des soirées d'information proposé par la municipalité était une présentation du Promoteur et une discussion entre les citoyens et les représentants de la municipalité.

Méthodologie du rapport :

Pour faciliter la lecture du rapport sommaire, le Promoteur a regroupé les observations et objections selon trois (3) groupes soit, les parties intéressées nommées au RAC, les parties invitées et le public.

Toutes les observations soumises sont disponibles sous forme d'annexes à ce rapport pour ainsi garantir la transparence du processus de consultation. Par contre, le rapport qui sera mis à la disposition du public se limitera au corps du rapport – sans les annexes - et ce, dans le but de protéger les renseignements personnels des personnes qui ont participées à la consultation.

Les observations (incluant les mémoires) reçues des parties intéressées sont résumées et les mesures prévues par le Promoteur pour tenir compte des objections sont présentées. Toutes les objections, même non-aéronautiques, font l'objet d'un commentaire, une réponse ou de mesures proposées favorisant une solution définitive ou un compromis économique et sécuritaire. Plusieurs mesures proposées pourront faire l'objet de discussions supplémentaires avec certaines parties intéressées et éventuellement approuver par Transport Canada- Aviation Civile.

Le rapport fait référence à plusieurs documents, tous indiqués par une note bibliographique. Afin de minimiser l'impact écologique de notre rapport, nous avons choisi de déposer ces documents sur une clé USB qui sera remise avec la copie papier de ce rapport ainsi que sur un info-nuage dont voici le lien :

<https://1drv.ms/u/s!AiWBM-3E7FxCh98nrv35kH-iipYh5A?e=jru0uY>

Description des travaux d'aérodrome projetés :

Le site retenu pour l'aménagement de l'Aérodrome SRA est le lot 3 573 486 du cadastre du Québec.

Le Promoteur y planifie la construction d'une piste de 995 mètres x 23 mètres ayant une orientation estimée 16-34. Cette piste sera VFR jour & nuit.

Les travaux d'aérodrome prévoient la construction de la piste, des voies de circulation, une rampe, des hangars (privés et commerciaux construits et détenus par des tiers), des stationnements extérieurs ainsi que tous les aménagements accessoires à l'exploitation permettant l'usage du site aéronautique et comprenant entre autres un chemin d'accès et des stationnements.

L'Aérodrome SRA sera équipé, à terme, de lumières de piste, réservoir à carburant 100LL/Jet A1 et d'une fréquence ATF ou MF. Bref, des infrastructures semblables à celles de l'aéroport de Mascouche pour permettre ainsi la relocalisation des activités aéronautiques et économiques de l'aéroport de Mascouche.

Une description plus détaillée est fournie à l'annexe A.

Observations et objections reçues de la part des parties intéressées

Sur un total de 40 parties intéressées consultées, nous avons reçu des observations ou objections de la part de 10 de ces parties intéressées. Leur correspondance se trouve à l'annexe B. Même si ce n'est pas prévu à l'article 307.04 du RAC, nous avons inclus les voisins immédiats dans notre liste d'envoi d'un avis aux parties intéressées.

Les membres du public demeurant à l'intérieur d'un périmètre de 4 km du site proposé sont aussi considérés comme parties intéressées par le RAC, Leurs observations sont compilées à l'annexe C de ce rapport.

LE TABLEAU 1 SE TROUVE À LA PAGE SUIVANTE

Destinataire	Courriel	Envoi	Commentaires reçus
Transport Canada	2019-04-10	2019-06-14	NON
Nav Canada	2019-04-10	2019-06-14	NON
Municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan	2019-04-10	2019-06-14	NON
Ministère des transports du Québec (voisin immédiat)		2019-06-14	NON
Mario & Benoît Beaulieu (voisin adjacent)		2019-06-18	NON
Membres du public (via un avis public + pancarte)		2019-06-19	OUI
Aéroports de Montréal (CYUL & CYMX)		2019-06-14	OUI
Aéroport de St-Hubert (CYHU)		2019-06-14	NON
Beloeil (CSB3)		2019-06-14	OUI
Grant (CSX5)		2019-06-14	NON
Ile Perrot CSP6)		2019-06-14	OUI
Joliette (CSG3)		2019-06-14	NON
Lac Agile (CSA2)		2019-06-14	OUI
Lourdes de Joliette (CSE3)		2019-06-14	NON
Richelieu (CSX3)		2019-06-14	NON
Sorel (CSY3)		2019-06-14	OUI
St-Cuthbert (CCU2)		2019-06-14	OUI
St-Esprit (CSE2)		2019-06-14	NON
St-Hyacinthe (CSU3)		2019-06-14	NON
St-Jérôme (CSN3)		2019-06-14	NON
St-Mathias (CSV9)		2019-06-14	NON
Boisvert Aviation		2019-06-14	NON
Carignan/Rivière L'Acadie (CJF2)	2019-06-19		NON
St-Alphonse/Lac Cloutier (CTC2)	2019-06-19		NON
Laval Aviation		2019-06-14	NON
Hydro aéroport de Montréal		2019-06-14	NON
Rawdon/Pontbriand (CTC2)		2019-06-14	NON
Montréal/Bell Hélicoptère (CSW5)		2019-06-14	OUI
Montréal/East AIM Hélicoptère (CSH9)		2019-06-14	NON
Montréal/Héliport Senneville (CHS5)		2019-06-14	NON
Montréal/Kruger Hélicoptère (CSN2)		2019-06-14	NON
Montréal/Laval (Artopex Plus) (CLP2)		2019-06-14	NON
Montréal/Laval (Évasion Hélicoptère) (CEH8)		2019-06-14	NON
Montréal/Longueuil (CH Pierre-Boucher) (CCH5)		2019-06-14	OUI
Montréal/Mirabel Hélicoptère (CMH4)		2019-06-14	NON
Montréal/Passport Hélicoptère (CPP8)		2019-06-14	NON
Montréal/Point Zéro Hélicoptère (CPZ6)		2019-06-14	NON
Montréal/Sacré-Coeur Hélicoptère (CSZ8)		2019-06-14	NON
Montréal/Senneville (CHS5)	2019-06-19		NON
Montréal/St-Hubert (Héli Inter) (CTG2)		2019-06-14	NON
St-Jérôme (Hydro-Québec) (CSZ6)	2019-06-19		OUI

Tableau 1 – Liste des parties intéressées

À la suite à la publication de l'avis public, une coalition regroupant certains membres du public demeurant à l'intérieur de la zone de 4 km s'est formée. Le 2 août, le Promoteur recevait un mémoire exposant la position de ce groupe¹. Nous avons choisi d'utiliser ce mémoire comme élément résumant l'ensemble des observations ou objections et plus, car les commentaires qui y sont exprimés représentent bien ceux reçus via les quelques 312 membres du public demeurant à l'intérieur de la zone de 4 km (+/- 6% de la population de Saint-Roch-de-l'Achigan).

Voici la liste de ces observations ou objections classées selon les catégories résumées dans le mémoire de la Coalition SRA. Les observations/commentaires numérotées de 1 à 4 représentent les commentaires reçus qui sont favorables au projet alors que les commentaires numérotés de 5 à 25 sont tirés du mémoire de la Coalition SRA. Ces observations ou objections sont classées selon les catégories identifiées dans le mémoire de la Coalition SRA.

À la suite de ce tableau, une explication est donnée sur la manière que le Promoteur compte adresser ces observations ou objections.

LE TABLEAU 2 SE TROUVE À LA PAGE SUIVANTE

1. Aéroport SRA : Une solution bâclée à un problème qui n'existe pas. Juillet 2018

No	OBSERVATIONS/OBJECTIONS	SOURCE
AUCUNE OBJECTION/APPUI AU PROJET		
1	Aucune objection au projet	Aéroport du Lac Agile Aéroport de Sorel Aéroport de l'île Perrot Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
2	Il manque d'aéroport sur la rive nord	Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
3	Il faut s'occuper de la relève – formation de pilotes	Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
4	Apport économique	Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
UN PROJET SANS ÉTUDE		
5	École de pilotage sous-utilisée, pénurie de pilotes et avenir de l'aviation récréative.	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
6	Des aéronefs relocalisés dans des aérodromes existants	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
7	Nombre de mouvements incertains	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
8	Un projet de 7M\$	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
9	Généralisation hâtive du scénario d'ambiance sonore	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
10	Transgression des lois et règlements locaux	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
PROPOS INCOMPATIBLES AVEC LES FONCTIONS DE PROMOTEUR		

11	Affiche très discrète sur le lieu du projet.	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
12	Propos disgracieux d'un représentant du promoteur et de son équipe	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
13	Conclusion sur l'éthique des promoteurs	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
OPPOSITION AU PROJET		
14	Les citoyens de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan, l'Union des Producteurs agricoles de Lanaudière et les municipalités environnantes.	Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
SÉCURITÉ AÉRIENNE		
15	Aéroport du Lac Agile	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
16	Ligne de transport d'électricité haute tension non balisée	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
17	Le péril aviaire	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
IMPACT ÉCONOMIQUE		
18	Chiffres pour Saint-Roch-de-l'Achigan avec les résultats de l'étude de l'aéroport de Mascouche.	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
19	Effets fonciers négatifs.	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
20	Impacts sur les entreprises locales.	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
21	Risque économique du projet	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
POLLUTION ET ENVIRONNEMENT		

22	Pollution sonore	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
23	Présence d'un milieu humide	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
24	Terres fertiles perdues	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins
25	Utilisation du AVGAS en milieu agricole, proximité d'habitations résidentielles	Mémoire – Coalition SRA Certains membres du public situé dans un rayon de 4 km ou moins

Tableau 2 – Liste des observations/objections

Commentaires proposés par le promoteur pour adresser les observations ou objections de la part des parties intéressées

AUCUNE OBJECTION/APPUI AU PROJET

1. Aucune objection au projet.

Sans commentaires.

2. Il manque d'aéroport sur la rive nord de Montréal.

Des intervenants soulignent le vide créé par la fermeture de l'aéroport de Mascouche sur la rive nord de Montréal. Les deux aéroports majeurs de la région de Montréal (CYUL et CYHU) sont pratiquement inaccessibles en raison des frais d'atterrissages et de rampe exigés pour l'aviation générale. Ce vide affecte négativement les opportunités de tourisme aérien dans les régions de Montréal, Laval et Lanaudière. Mascouche était un centre de formation reconnu où les pilotes privés et professionnels pouvaient aller pour une mise à jour des connaissances, un vol de pratique ou poursuite de formation comme vol de nuit, IFR. Depuis la fermeture de Mascouche combien de ces pilotes ont abandonné ou reporté ces pratiques, pourtant si nécessaire pour maintenir leur compétence de vol et la sécurité des vols et du public ?

3. Il faut s'occuper de la relève – formation de pilotes.

Des intervenants disent qu'il est primordial de rétablir un aérodrome dans la région. L'accès à une unité de formation au pilotage est difficile. Depuis que l'école de pilotage de Joliette est fermée, la plus proche est à Mirabel.

4. Apport économique.

Ces membres du public qui résident à Saint-Roch-de l'Achigan et qui sont en faveur du projet voient d'un œil positif l'apport que l'aérodrome pourrait avoir à l'économie locale.

UN PROJET SANS ÉTUDE

5. École de pilotage sous-utilisée, pénurie de pilotes et avenir de l'aviation récréative.

Depuis la fermeture de l'aéroport de Mascouche en novembre 2016 et de l'école de pilotage à l'aéroport de Joliette en 2018, il n'y a plus d'unité de formation au pilotage dans la région de Lanaudière et sur la rive nord immédiate de Montréal. La figure 5 montre la répartition des pilotes, membres de l'association Aviateurs Québec, dans la grande région métropolitaine de Montréal. Cette image démontre que la population de pilotes, localisée sur la couronne de la rive nord de Montréal, est maintenant mal desservie par le manque d'une unité de formation de pilotage dans l'axe de l'autoroute 25. À Mascouche il y avait 3 unités de formation au pilotage, Il faut les remplacer!

Ce vide affecte aussi le recrutement d'élèves-pilotes. La proximité d'un aéroport ne peut qu'éveiller l'imaginaire d'un ou d'une jeune et allumer cette étincelle qui leur fera poursuivre une carrière dans l'aviation.

L'argument que des écoles de formation au pilotage peuvent accepter des élèves-pilotes sur un simple coup de fil et qu'il n'y a pas de liste d'attente ne démontre en rien qu'il n'y a pas de pénurie de pilotes. La pénurie est là, elle existe. Un reportage de Radio-Canada le 10 octobre 2018 en faisait une description. Cet article n'ait qu'un seul exemple qui est aussi rapporté mondialement par l'industrie.

La proximité d'une unité de formation au pilotage est déterminante dans le choix de personnes ouvertes à suivre un cours de pilotage

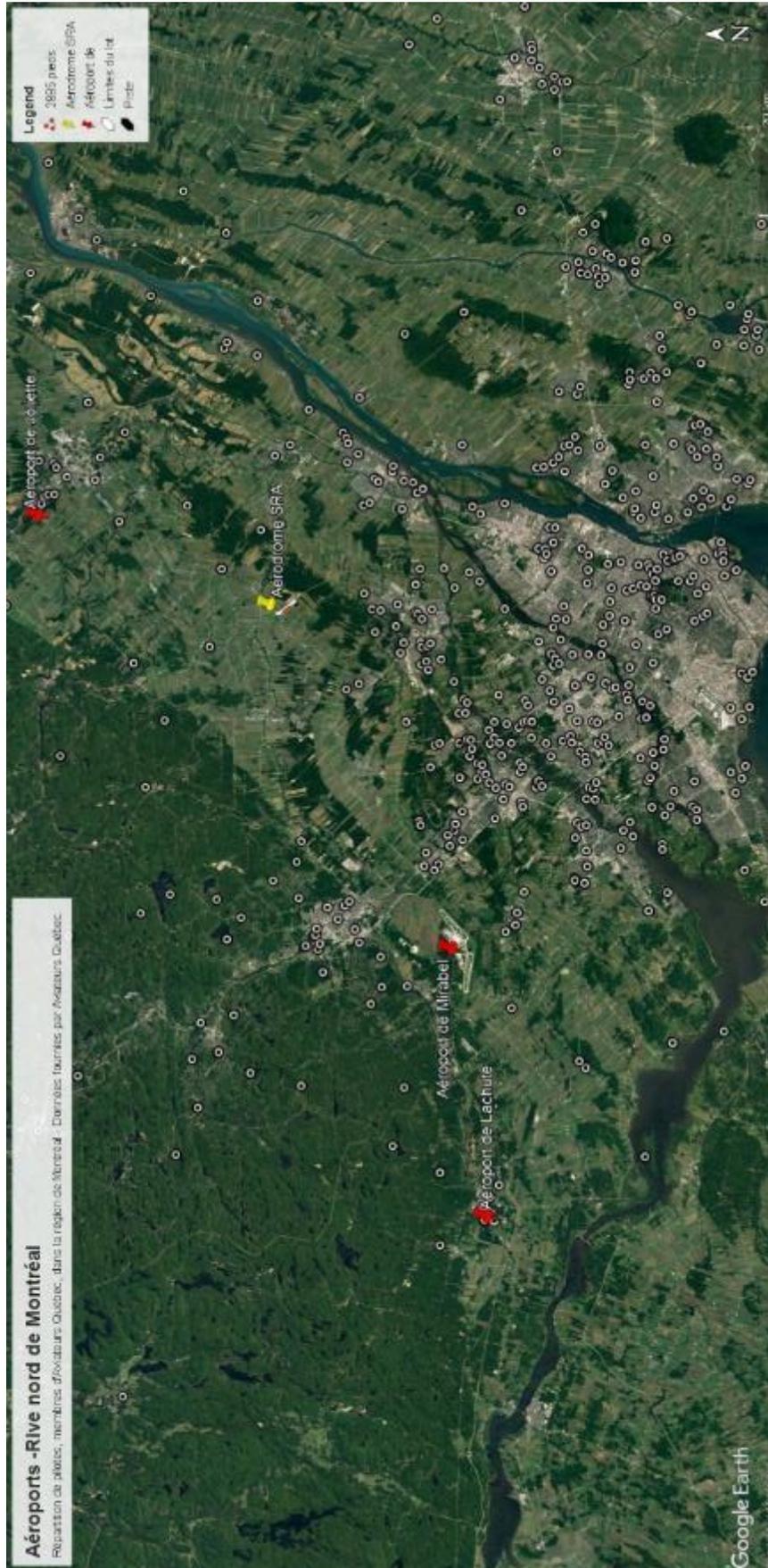


Figure 6 – Répartition des pilotes membres d'Aviateurs Québec dans la grande région métropolitaine

D'ailleurs, COPA dans sa lettre d'appui au projet décrit bien cette situation de pénurie et les actions recommandées par un rapport du comité des Transports¹ de la Chambre des communes sur le sujet :

Le manque de pilotes est crucial et est mondialement reconnu. La vaste majorité de tous les pilotes commerciaux proviennent du monde de l'aviation générale. Et au Canada, nous enseignons de plus en plus à des pilotes étrangers qui retourneront chez eux et obtenir une équivalence de la licence canadienne. Notre réputation n'est plus à faire.

Tout récemment, soit en avril 2019, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) de la Chambre des communes, a remis son rapport² concernant la motion d'un membre des Communes (M-177) en ce qui a trait aux défis que doivent relever les écoles de pilotage au Canada. La toute première recommandation du rapport est :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les intervenants concernés, notamment les compagnies aériennes, le secteur général de l'aviation, les exploitants d'écoles de pilotage, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux et les communautés autochtones, élabore des politiques visant à appuyer et à favoriser la croissance de l'industrie canadienne de la formation au pilotage.

Il s'agit de la première recommandation! Celle qui reconnaît la pénurie et qui demande à l'industrie et à tous les paliers de gouvernements de s'impliquer. COPA a déposé un mémoire et témoigné devant ce comité en décembre 2018. Il y a été démontré que tout débute par l'aviation générale et les aérodromes d'aviation générale locaux. Quand le comité TRAN demande d'appuyer et de favoriser la croissance de l'industrie de formation au pilotage, ça se traduit par la mise en place, le maintien, le développement et la promotion de l'aviation générale par des aérodromes locaux à la grandeur du pays.

La Coalition tente un rapprochement entre le projet du Promoteur et le fait que des unités de formation au pilotage à Saint-Hubert, Mirabel, Drummondville ont pour clientèle des étrangers. Il n'a jamais été question dans nos explications que ce serait le cas à Saint-Roch-de-l'Achigan. Le Promoteur vise à recréer des conditions d'opérations qui favoriseront la population de Lanaudière et de la rive nord de Montréal, tout comme ce l'était à Mascouche.

Sur le déclin de l'aviation générale, la Coalition ne rapporte pas les statistiques reliées à l'utilisation d'avions privés mais plutôt le total des mouvements recensés par Statistiques Canada³. Ces mouvements incluent le transport de passagers, marchandises, nolisement et aussi ceux reliés à l'aviation générale.

2. À L'appui des écoles de pilotage au Canada, Rapport TRAN Avril 2019

3. <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.ation?pid=2310003201#timeframe>

Dans les faits, la proportion des vols privés par rapport au volume total et ce, tel que rapporté par Statistiques Canada, était en 1998 de 10,4%. En 2018, ce rapport était de 9,3% en en 2018. On est loin du déclin dramatique rapporté par la Coalition SRA.

Oui, le Promoteur peut admettre une diminution. Si petite soit-elle, une raison de plus d'avoir un aéroport à Saint-Roch-de-l'Achigan et soutenir et maintenir l'avenir de l'aviation générale au Canada.

6. Des aéronefs relocalisés dans des aéroports existants.

L'entente signée avec la ville de Mascouche en décembre 2014 prévoyait la relocalisation des activités aéronautiques et commerciales sur un autre site. Cette volonté de permettre la relocalisation a été réaffirmée dans la conclusion de l'entente hors cour en 2019 qui prévoit un dédommagement pour permettre cette relocalisation. Entretemps, les usagers de l'aéroport de Mascouche ont dû trouver un endroit temporaire pour stationner leur avion ou relocaliser leurs activités commerciales dans des aéroports en périphérie de Montréal. Ces déménagements étaient pour la plupart des usagers un passage obligé en attendant l'aménagement d'un aéroport sur la rive nord de Montréal.

7. Nombre de mouvements incertains.

La Coalition SRA a rapporté toute sorte de chiffres sur le nombre de mouvements en dépit des explications du Promoteur qui prévoit, à terme, des mouvements de l'ordre de 20 000 par année. C'est d'ailleurs le même chiffre qui avait été soumis dans le rapport de consultation soumis à Transports Canada dans le cas de l'aéroport les Moulins (Mascouche/Terrebonne) en avril 2016⁴.

Il n'y a aura pas trois (3) écoles, contrairement à ce qui a été rapporté par la Coalition SRA. Deux unités de formation au pilotage sont prévues : une pour la formation de pilote privé sur aéronef à voilure fixe et une autre pour la formation de pilotes sur gyrocoptères.

8. Un projet de 7M\$.

Le chiffre de 7M\$ est bien le chiffre avancé par le Promoteur pour ce qui est des investissements aéroportuaires à terme. Ce chiffre est mis en doute par la Coalition qui indique que la valeur foncière à Mascouche était de 1,2M\$. La Coalition demande comment expliquer le quintuplage en valeur ?

La réponse est bien simple. Depuis 2002, la ville de Mascouche, propriétaire de l'aéroport de Mascouche, s'opposait à tout projet de développement.

4. Rapport Consultations – Aéroports Relocalisation des activités de l'aéroport de Mascouche et développement et amélioration de l'aéroport Terrebonne/Mascouche, Mai 2016

La situation est toute différente aujourd’hui. À date, le Promoteur a réuni pour le projet de Saint-Roch-de-l’Achigan plus de 2M\$ en investissement privé. Ces investissements proviennent de réservations sur plus de 50 terrains – terrains qui seront utilisés pour la construction de hangars. La valeur de ces hangars est en sus de l’investissement pour l’achat des lots et nous amène facilement au chiffre de 7M\$. Il est à noter que seulement la moitié des terrains disponibles a été réservée et la valeur foncière a tout le potentiel d’augmenter au fil des ans.

9. Généralisation hâtive du scénario d’ambiance sonore.

WSP a bien effectué une étude acoustique théorique en mai 2014⁵ sur l’impact sonore des conditions d’opérations à l’aéroport de Mascouche. Le mandat de WSP était de produire le profil NEF à partir de ces conditions d’opérations. Cette étude était purement théorique et était basée sur les critères suivants :

- a. Type d’avions
- b. Nombre de mouvements
- c. Périodicité des mouvements
- d. Conditions similaires de météorologie

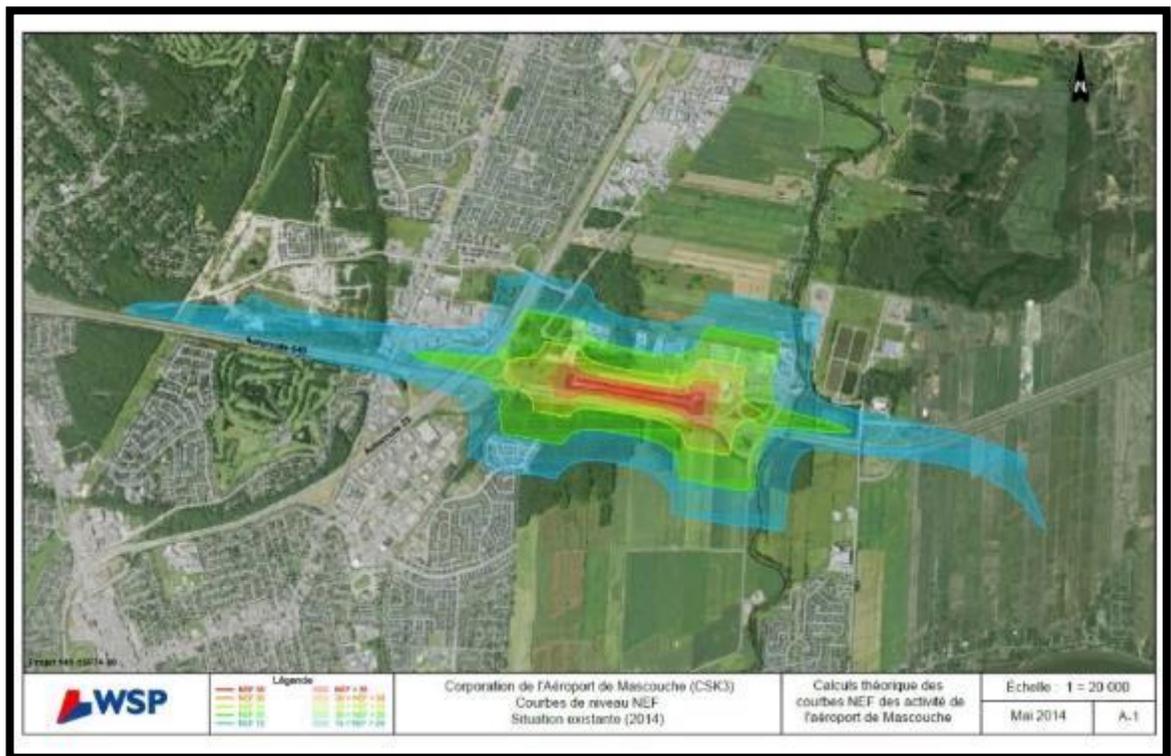


Figure 7 – Courbes NEF Aéroport de Mascouche Mai 2014

5. Étude sonore – calculs des courbes NEF pour les activités de l’aéroport de Mascouche

Le Promoteur a utilisé les résultats de cette étude pour illustrer l'impact potentiel des activités de l'aérodrome dans la région de Saint-Roch-de-l'Achigan. Cette illustration avait bien été montrée au public comme étant une modélisation à partir des hypothèses semblables aux activités de Mascouche.

Une transposition de ces résultats sur un autre site est tout à fait correcte si on présume des conditions d'opérations similaires. En fait, cette méthode fut aussi utilisée par WSP pour démontrer l'impact sonore d'un projet de relocalisation de l'aéroport de Mascouche sur un site situé près de la gare de Mascouche. Dans ce scénario, les circuits avaient été modifiés pour tenir le trafic aérien éloigné d'une zone bâtie.

Utilisant l'approche de transposition faite par WSP, le Promoteur a modélisé les opérations à l'aérodrome SRA, utilisant deux circuits standards. Il est à noter que les conditions d'opérations qui prévaudront à l'aérodrome de Saint-Roch-de-l'Achigan seront moins intenses que celles de Mascouche, dû au fait qu'il n'y aura qu'une seule unité de formation de pilotage majeure au lieu de trois à Mascouche. La modélisation démontre donc une situation plus sévère que celle que nous pouvons anticiper à ce moment-ci.

Dans cette modélisation, les courbes NEF ont été réorientées pour tenir compte que la piste 16 sera privilégiée en raison des vents dominants provenant du sud-ouest. Il est à noter que la zone bâtie au sud de l'aérodrome, montrée par un cercle blanc, est clairement à l'écart de la courbe NEF 15 – étant situé à 1,5 km du centre-piste.

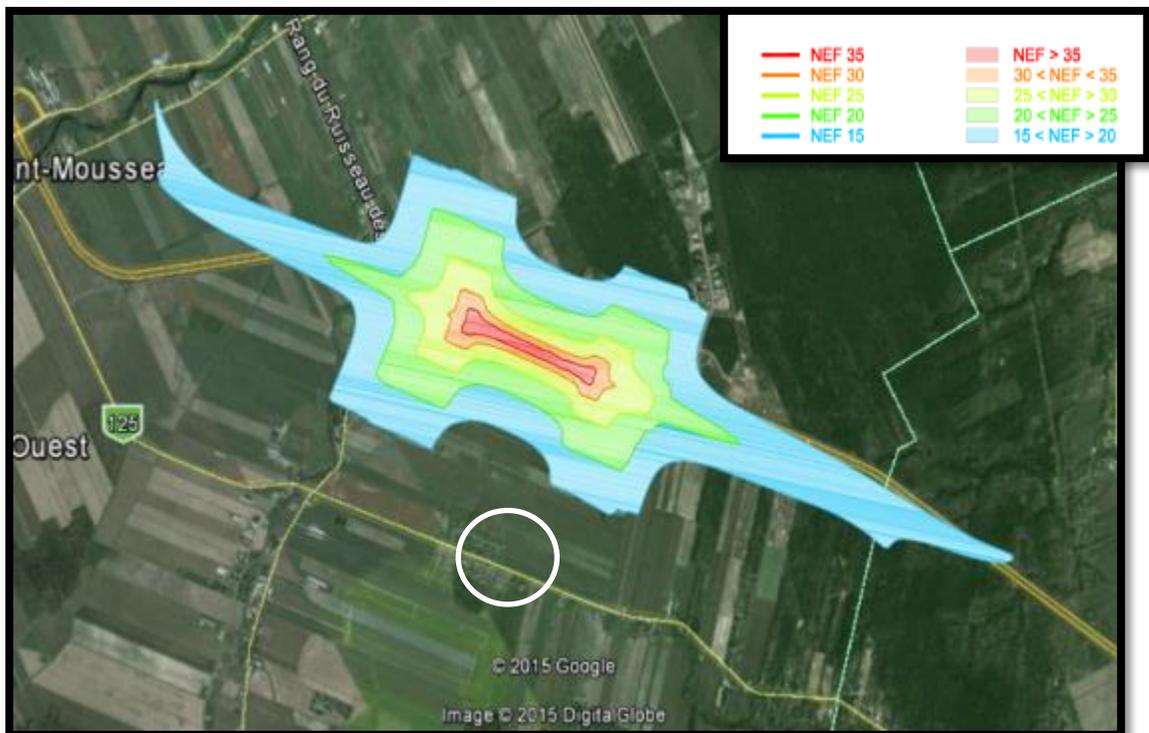


Figure 8 – Modélisation courbes NEF Aérodrome SRA

La Coalition indique que la modélisation utilisée par le Promoteur ne montre pas une bande bleue (NEF 15). La raison est que cette courbe pour Mascouche était basée sur des prédictions sur un projet de relocalisation de l'aéroport près de la gare de Mascouche. Dans ce projet, les circuits étaient établis de telle sorte à tenir le trafic aérien à l'écart d'une zone bâtie (un circuit à gauche et l'autre à droite). La superposition de ces deux circuits a créé une bande NEF 15. Cette bande n'apparaît pas dans la modélisation utilisée pour l'aérodrome SRA car elle présume deux circuits standards. Si des mesures d'atténuation de bruit sont mises en vigueur, i.e. un circuit non-standard à droite sur la piste 34, on retrouvera la bande bleue du côté nord-est de l'aérodrome, loin du Camping Horizon et la zone résidentielle. Les deux circuits se feraient alors à la verticale du parc industriel.

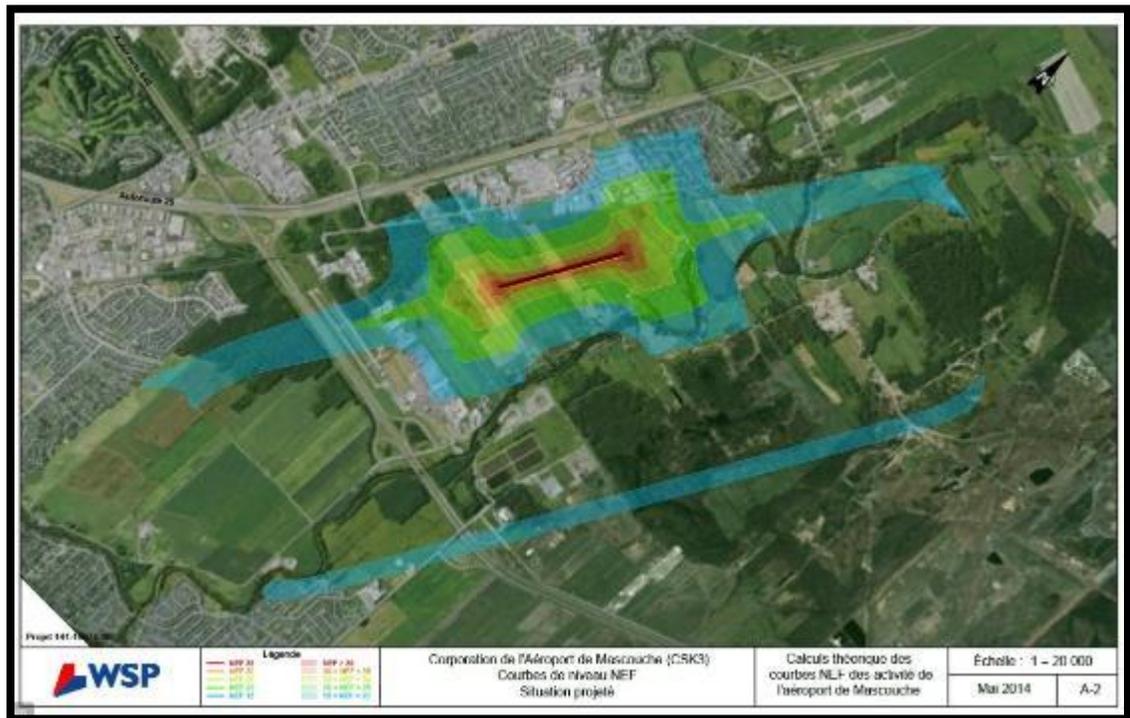


Figure 9 – Courbes NEF, projet de relocalisation de CSK3, mai 2014

10. Transgression des lois et règlements locaux.

a. Protection du territoire agricole.

Le Promoteur est dans son droit constitutionnel de vouloir aménager un aérodrome sur la propriété. Ce droit a d'ailleurs été réaffirmé par la Cour suprême en 2010 (arrêt COPA) qui réaffirme la prépondérance de la compétence fédérale en matière d'aéronautique. Cette cause visait justement l'utilisation d'un lot agricole pour fins d'aménagement d'un aérodrome – développement auquel s'était opposé la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

La CPTAQ est le seul organisme attiré par la loi québécoise comme étant le protecteur du territoire agricole. En tant que tel, le Promoteur a avisé, via

poste recommandée, les autorités de la CPTAQ de son projet de développement d'un aérodrome sur un lot agricole à Saint-Roch-de-l'Achigan. À la date de clôture de la consultation, le Promoteur n'avait pas reçu de réponse de la part de la CPTAQ. Le Promoteur ne peut qu'en déduire que la CPTAQ ne s'objecte pas à l'aménagement de l'aérodrome.

b. Considérations pour le ruisseau Allard-Trudel.

Le Promoteur, en bon citoyen corporatif, a toutes les intentions de respecter la réglementation provinciale en autant que cela ne cause pas d'entraves à l'aménagement ou compromet la sécurité des opérations. Il est important aussi de noter un jugement éminent de la Cour d'appel du Québec dans le dossier opposant la Ville de Mascouche et le Procureur général du Québec et le Promoteur du projet abandonné de Mascouche.

c. Pas d'étude environnementale pour 1 km ou moins.

Le choix de ces dimensions est expliqué par les facteurs suivants :

- i. Les requis d'exploitation pour la relocalisation des activités aéronautiques et commerciales de CSK3. Le Promoteur prend ce dont il a besoin. À noter que la piste de l'aéroport de Mascouche mesurait 875 mètres.
- ii. Les restrictions imposées par les dimensions et la géographie du lot prévu pour le développement de l'aérodrome.
- iii. Les moyens financiers à la disposition du Promoteur sont limités à la somme des investissements des futurs propriétaires de hangars.

d. Applicabilité des règlements locaux et lois provinciales.

Le Promoteur est très aux faits des nombreux débats juridiques ayant mené à l'état du droit actuel dans les dossiers de juridiction exclusive. Des acquis établis par la Cour suprême du Canada ou les Cours provinciales font jurisprudence. Il est impossible d'envisager qu'un organisme fédéral puisse céder des pouvoirs ou partager des pouvoirs dans un domaine où l'uniformité réglementaire est primordiale pour la sécurité et l'intérêt national.

PROPOS INCOMPATIBLES AVEC LES FONCTIONS DE PROMOTEUR

11. Affiche très discrète sur le lieu du projet.

L'affiche, qui mesure 48 po x 72 po, a été installée en suivant les critères du RAC 307.01, soit bien vue du public, au lieu prévu pour les travaux. Voir figures 4 et 5.

12. Propos disgracieux d'un représentant du promoteur et de son équipe.

Le Promoteur propose la création d'un comité avec un représentant de la municipalité et un citoyen pour la gestion des plaintes. Le représentant, cible des attaques personnelles, n'a pas l'intention de faire partie de ce comité.

13. Conclusion sur l'éthique des promoteurs.

Le promoteur réfute les attaques sur l'éthique. Les représentants du Promoteur sont impliqués dans la sauvegarde des activités aéronautiques à Mascouche et au Québec depuis des années. Le promoteur reconnaît qu'il doit aménager l'aérodrome et assurer des opérations dans le respect des voisins.

OPPOSITION AU PROJET

14. Opposition.

a. Des citoyens de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan.

Le Promoteur reconnaît une opposition au projet. Dès le début de la consultation, le Promoteur a invité le public à soumettre leurs observations ou commentaires. À la clôture de la consultation, le Promoteur avait reçu 312 courriels de la part de membres du public demeurant dans un rayon de 4 km ou moins du site prévu pour l'aérodrome, soit +/- 6% de la population de Saint-Roch-de-l'Achigan.

Le 3 août 2019, la principale partie intéressée, soit la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan, n'avait toujours pas soumis ses commentaires. La tenue d'un référendum consultatif par la municipalité se terminant le 11 août 2019 à 20h nous a confirmé l'opposition de plusieurs citoyens. Le Promoteur s'engage à faire une gestion de l'aménagement et des opérations et s'attardera à mesurer de façon scientifique l'empreinte sonore des activités sur le territoire.

b. L'Union des Producteurs Agricoles de Lanaudière.

Le Promoteur respecte la position prise par l'UPA de Lanaudière, mais la CPTAQ est le seul organisme légalement attribué par la loi québécoise comme étant le protecteur du territoire agricole. Voir le paragraphe 10 ci-haut.

c. Les municipalités environnantes.

Les municipalités environnantes ont le droit d'exprimer leur position, même si elles ne sont pas directement touchées par le projet d'aménagement de l'aérodrome SRA. Le Promoteur souligne que l'Union des municipalités du Québec – qui représente un intérêt public beaucoup plus vaste - s'est positionné en faveur du développement des aéroports régionaux et ce, en appui à une annonce faite le 6 juillet dernier à l'aéroport de Sherbrooke par le ministre des Transports du Québec, l'honorable François Bonnardierl.



Figure 10 – Ministre Bonnardel à Sherbrooke, 6 juillet 2019

d. L'opposition locale et mobilisation.

Le Promoteur respecte les citoyens qui doutent des avantages d'un aéroport dans le voisinage. Il revient maintenant au Promoteur de démontrer lors de l'aménagement et des opérations que les désavantages ont été exagérés ou simplement développés pour mobiliser la population dès l'annonce du projet. Le promoteur s'engage à mesurer l'empreinte sonore qui représente l'argument de base. De plus, il appartient aux promoteurs sous l'autorité fédérale d'identifier la localisation des aéroports selon les critères de sécurité, d'intérêt national et avec des impacts défavorables minimaux et des impacts favorables optimaux. Les stratégies de mobilisation contre les projets aéronautiques ne trouvent écho dans la population. Malgré tous les efforts de la Coalition il n'y a aucune démonstration.

e. Référendum et municipalité.

Le Promoteur respecte la stratégie et le pouvoir de la municipalité de tenir un référendum consultatif. Le résultat, au moment d'écrire ces lignes démontre un taux de participation d'environ 52% et un vote contre l'aménagement de l'aéroport à environ 96%. Le Promoteur n'a pas participé au processus référendaire et souligne que la Coalition a mis en marche une campagne de peur qui explique le vote. Par contre, le Promoteur ajoute que la veille médiatique durant la Consultation Aéroport nous avait préparée à une participation citoyenne largement plus grande. Le Promoteur demeure ouvert à poursuivre les échanges avec les intervenants pour permettre une cohabitation basée sur les faits et non les demi-vérités, les faussetés ou les exagérations.

f. Médias.

Le Promoteur respecte la stratégie de la Coalition de tenter de mobiliser la population québécoise et canadienne sur l'enjeu de l'aménagement d'un aérodrome sous la seule juridiction fédérale. Le Promoteur n'a accordé aucune entrevue aux médias locaux ou nationaux dans le seul but de respecter le processus réglementaire des Consultations Aérodromes. Nous avons expliqué que le processus des Consultations Aérodromes imposait une responsabilité de collecter les observations/objections des intervenants et de préparer un rapport au Ministre avec ses commentaires, ses propositions et ses mesures d'atténuation.

SÉCURITÉ AÉRIENNE

15. Aéroport du Lac Agile.

Le Promoteur confirme avoir reçu les commentaires de l'exploitant de l'aéroport du Lac Agile. Dans sa réponse, l'exploitant confirme son appui au projet du Promoteur. Dans le but de maintenir un environnement aérien sécuritaire, il recommande et nous le citons:

- a. *Pour notre part après analyse du site que vous côtoyez le long de l'autoroute 25 à St-Roch-de-l'Achigan situé à plus ou moins 2,6 nm au Nord Est de nos installations, nous croyons qu'il serait opportun de prévoir vos circuits à droite pour la piste axée vers le nord afin de maintenir une distance sécuritaire entre les deux aérodromes lors des manœuvres.*
- b. *Nous croyons aussi qu'avoir la même fréquence radio pourrait être un atout pour la sécurité de tous.*
- c. *Il faudra s'assurer de mettre en place une certaine sensibilisation rigoureuse auprès de nos utilisateurs respectifs pour éviter tout risque d'intrusion dans les circuits.*

Le Promoteur est d'accord avec ces recommandations mais ajoute qu'il faudrait possiblement élargir la zone ayant une fréquence radio commune (ATF ou MF) à celle de l'aérodrome de Saint-Esprit.

Le Promoteur demande à Transports Canada par le biais de ce rapport de les approuver.

16. Ligne de transport d'électricité haute tension non balisée.

La ligne de transport électrique de 735 kV fait partie du réseau Chamouchouane-Bout-de-l'île. Trois pylônes de cette ligne sont dans le voisinage du site.



Figure 11 – Ligne de transport Hydro-Québec

En utilisant des données provenant de Google Earth, Hydro-Québec ainsi que certains relevés géodésiques, nous estimons les données suivantes :

La base du pylône #2 est sur une surface qui se trouve à 50 m ASL

La hauteur du pylône #2 est de 50 m

Le faite du pylône est à 100 m ASL

Le seuil de la piste 34 est à 53 m ASL

La surface de limitations d'obstacles à une pente de 5% sur l'approche de la piste 34.

Le pylône #2 est à une distance 1 640 m du seuil de la piste 34.

La surface de limitation d'obstacles à la hauteur du pylône #2 est estimée être à 135 m ASL (82 m AGL + 53 m ASL)

Un dégagement de 35 m est donc estimé au-dessus du faite du pylône #2

17. Le péril aviaire.

Le Promoteur reconnaît l'environnement agricole dans lequel le site retenu se trouve. Cette situation n'est pas étrangère à celle qui existait à l'aéroport de Mascouche et qui prévaut aussi à plusieurs aéroports tant au Québec qu'au Canada, comme dans la région de Joliette, Lachute, Saint-Hyacinthe, Beloeil, Les Cèdres, Salaberry d Valleyfield etc ...

Afin de gérer cette situation de façon sécuritaire, le Promoteur propose de développer et d'appliquer un manuel de gestion de la Faune.

IMPACT ÉCONOMIQUE

18. Chiffres pour Saint-Roch-de-l'Achigan avec les résultats de l'étude de l'aéroport de Mascouche⁶.

6. Rapport final – Mandat sur l'avenir de l'aéroport de Mascouche, Novembre 2010

En novembre 2010, la ville de Mascouche commande une étude socio-économique avec l'appui financier de la Corporation de l'aéroport de Mascouche.

Cette étude concluait que les 14 entreprises reliées aux activités de l'aéroport génèrent les retombées directes suivantes:

- a. Chiffre d'affaires total de 10 M\$
- b. 75 emplois à temps plein
- c. 71 emplois à temps partiel
- d. Masse salariale de 2,6 M\$
- e. Dépenses de 0,6 M\$ dans la MRC des Moulins.

Ces chiffres ont été fournis au public de Saint-Roch-de-l'Achigan à titre d'exemple et afin de démontrer le potentiel économique d'un aérodrome à Saint-Roch-de-l'Achigan.

Le Promoteur a aussi cité une étude récente (2017) de la COPA⁷ qui démontrait à l'échelle nationale, l'impact économique de l'aviation générale. Pour des raisons inconnues, la Coalition a choisi de ne pas utiliser cette étude récente et qui démontre sans aucune équivoque cet apport économique. Par exemple, l'étude révèle que pour un seul aéronef, sa contribution totale au PIB est de l'ordre de 130 600\$.

Impact économique par appareil

Les aéronefs utilisés par l'aviation générale mobilisent une quantité importante de ressources pour assurer leur opération et leur entretien. Si l'on se fonde sur l'analyse, - soit le total des impacts directs évoqués dans la Section 4.1 du document - on obtient ce qui suit:

Annuellement, l'opération de 32 200 appareils au Canada, crée 18 510 EPT qui génèrent une masse salariale de \$1,4 milliard, un PIB de \$2,2 milliards et un Rendement de \$5,4 milliards. Donc, chaque appareil génère 0,57 EPT pour un salaire d'approximativement \$42 400. Ceci représente donc une contribution *directe* de \$68 500 au PIB et de \$168 500 au Rendement de l'économie canadienne. Si on inclut les effets multiplicateurs, l'ensemble des opérations d'un seul appareil de l'aviation générale soutient 1,1 emploi à plein temps (EPT) représentant \$76 600 par année en salaire. Qui plus est, la contribution *totale* d'un seul aéronef de l'aviation générale au PIB est de l'ordre de \$130 600, alors que le *Rendement économique total* atteint \$287 900.

C'est avec ces informations en main que le Promoteur maintient que le potentiel économique de l'aérodrome est réel.

Les revendications du Promoteur sont aussi appuyées par la Chambre de commerce et de l'industrie de Montcalm qui ne s'objecte pas au projet⁸.

7. Impact économique de l'aviation générale au Canada 2017

8. Courriel Chambre de commerce et d'industrie de Montcalm, 2 août 2019

Transports Canada reconnaissait aussi le potentiel économique du projet de relocalisation de l'aéroport de Mascouche sur le site Mascouche/Terrebonne dans sa lettre du 4 novembre 2016⁹ autorisant ainsi le début des travaux sur ce site.

Le ministre reconnaît l'apport économique d'un tel projet sur les communautés de Mascouche et de Terrebonne. En effet, l'aménagement de ce nouvel aérodrome permettra aux écoles de pilotage déjà établies à l'aéroport existant de Mascouche de poursuivre leurs activités et de former les pilotes de demain.

19. Effets fonciers négatifs.

a. Impacts à Saint-Hubert.

Steve Flanagan avait été mandaté par la ville de Saint-Hubert pour présider des audiences publiques sur les problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert.

Son enquête¹⁰ a touché plusieurs aspects de cette problématique. En particulier, il a étudié l'impact de cette problématique de bruit dans le voisinage de l'aéroport de Saint-Hubert sur les valeurs immobilières. Avec trois études en main, il conclut que dans la zone aux abords de l'aéroport il n'y a pas eu d'effets négatifs sur la valeur des maisons et qu'au contraire, les prix de vente ont légèrement augmentés en comparaison avec d'autres secteurs de la ville. Cette conclusion est intéressante car elle fait suite à une problématique reconnue à Saint-Hubert, celle du bruit.

On y apprend également que la proportion de maisons transigées y est proportionnellement plus élevée, ce qui n'est sans doute pas étranger aux nombreuses plaintes déposées en 2009. Malgré cette augmentation, ni la valeur des propriétés ni les délais de vente ni aucun des indices notables ne semblent démontrer une incidence négative sur les valeurs marchandes des propriétés situées à proximité de l'aéroport. Au contraire, les valeurs transigées dans la zone C ces dernières années ont été vendues à un prix légèrement supérieur à la moyenne des secteurs comparables de Saint-Hubert.

b. Impacts sur la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan.

Dans le cas de l'aérodrome de Saint-Roch-de-l'Achigan, les discussions sur le bruit dans ce rapport du Promoteur démontrent que l'empreinte sonore des opérations ne touchent pas les zones bâties – ce qui n'était pas le cas à Saint-Hubert. Donc, le Promoteur soumet que les affirmations de la Coalition SRA sont spéculatives et sans fondement et contrairement à ce qu'avance la Coalition SRA, le contexte est le même, celui de l'impact des opérations aéronautiques sur la population avoisinante.

9. Lettre Transports Canada 4 novembre 2016

10. Rapport Flanagan 13145-1, avril 2010

À terme, les immobilisations sur l'aérodrome ajouteront une valeur foncière de plus de 7M\$ aux livres de la municipalité.

c. Impacts à Saint-Cuthbert.

La Coalition SRA rapporte sur la situation à Saint-Cuthbert où la Cour des petites créances a rendu un jugement en faveur des riverains. Dans cette cause, une dizaine de voisins poursuivait le promoteur de l'aérodrome de Saint-Cuthbert pour raisons de dévaluation immobilière. La Cour supérieure a accepté de procéder avec une révision judiciaire de ce jugement – fait extrêmement rare dans une cause de la Cour des petites créances. L'audience dans cette cause est prévue pour l'hiver 2020. Le Promoteur ne peut juger des raisons qui ont poussé à accepter ce recours mais peut dire que la Justice doit suivre son cours.

d. Cas Simon Bénard.

Le Promoteur est empathique à la situation de M. Simon Bénard. Il est prêt à travailler avec lui afin d'amenuiser l'impact que pourrait avoir les opérations de l'aérodrome sur sa qualité de vie.

20. Impacts sur les entreprises locales.

a. Cas du Camping Horizon et celui du dépanneur du Ruisseau.

Dans leur courriel d'appui, la Chambre de commerce et d'industrie de Montcalm reconnaît l'apport économique positif que le développement de l'aérodrome aura sur la MRC Montcalm et en particulier à Saint-Roch-de-l'Achigan, mais demande que certains aménagements soient prévus.

Le Promoteur supporte d'ailleurs la recommandation suivante de la CCIM pour ce qui est d'adopter des mesures afin de minimiser l'impact des opérations aéroportuaires sur les voisins immédiats :

Exiger des promoteurs toutes les mesures d'atténuation de bruit possible et, plus spécifiquement et sans se limiter à cette mesure, que le circuit d'arrivée et de départ des aéronefs se déploient seulement sur un seul côté de l'aérodrome afin que les avions survolent le parc industriel et non le côté du terrain de camping qui, nous tenons à le souligner, est une activité commerciale qui serait affectée négativement si une telle mesure de limitation des circuits n'était pas mise en application.

Cette mesure, utilisée dans des cas similaires à d'autres aérodromes, a démontré son efficacité.

b. Cas de Construction Ouimet. Le développement *Cité des prés* se trouve à 3 km+ du site de l'aérodrome.

Le Promoteur ne peut commenter, ne connaissant pas les circonstances qui ont menées à ces résiliations.

c. Impact sur les entreprises agricoles environnantes.

Les circuits qui sont proposés à Transports Canada pour l'exploitation de l'aérodrome SRA positionnent le trafic aérien au-dessus du parc industriel, éloigné de l'exploitation agricole.

À l'extérieur de ces circuits, le trafic aérien sera à un minimum de 1 000 pieds AGL et plus, la norme canadienne pour le survol de zones habitées et ou agricole.

21. Risque économique du projet. Des différences majeures entre le scénario de l'aéroport de Mirabel et celui projeté à l'aérodrome SRA :

a. Le Promoteur, via l'entente de mai 2019 avec la ville de Mascouche ainsi que les investissements enregistrés à date, a pu devenir propriétaire des lieux. La situation financière en 2015 était tout autre – l'OBNL n'avait sollicité aucun investisseur au moment de déposer son projet - et Aéroports de Montréal n'était pas prêt à prendre le risque d'avoir un locataire qui ne paie pas son loyer.

b. Le Promoteur, en tant que propriétaire du site, pourra exercer plein contrôle sur son plan financier. Une situation que l'OBNL n'aurait pu jouir à Mirabel.

De plus, le noyau de l'équipe du Promoteur est composé de professionnels expérimentés dans le domaine du développement immobilier – 1 CPA, deux contracteurs généraux qui connaissent bien le domaine. De plus, ces membres ont accès à d'autres ressources qui sauront guider l'aménagement et le développement de l'aérodrome.

POLLUTION ET ENVIRONNEMENT

22. Pollution sonore.

Ce point a déjà été discuté au paragraphe 9. Le Promoteur n'a rien d'autre à ajouter.

23. Présence d'un milieu humide.

Le Promoteur reconnaît la présence d'un milieu humide - un marécage - dans la partie boisée au sud des installations prévues pour l'aérodrome. Le Promoteur n'a pas l'intention de développer cette zone boisée sauf si requis pour des raisons de sécurité aérienne.

24. Terres fertiles perdues.

L'acquisition de ce lot a été faite entre parties consentantes. Le but de l'acquisition

étant d'aménager le lot pour des fins aéronautiques, l'usage que le Promoteur veut en faire n'a pas reçu d'objection de la part de la CPTAQ.

25. Utilisation du AVGAS en milieu agricole, à proximité d'habitations résidentielles.

Le Promoteur reconnaît que l'opération de la majorité des d'aéronefs, tel que ceux que l'on retrouvera à l'aérodrome SRA, exige par la réglementation actuelle, l'usage d'essence 100LL. C'est une situation qui est reconnue dans l'industrie et auprès des instances gouvernementales comme n'étant pas idéale au point de vue environnemental, mais tolérable jusqu'à ce qu'un produit substitut soit identifié. La transition de l'utilisation de l'essence 100LL vers une essence sans plomb est donc le sujet de recherches intenses tant au Canada, aux États-Unis qu'en Europe.

Mais qu'en est-il des effets adverses de l'utilisation de l'essence du type 100LL sur la santé de l'humain et la chaîne alimentaire. Une étude exhaustive a été faite par Environnement Canada et les résultats publiés en avril 2014¹¹ conclut :

11 Conclusion

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, le risque associé à ces substances est faible pour les organismes et l'intégrité globale de l'environnement. Il est conclu que le carburacteur (n° CAS 64741-86-2) et les essences aviation (n°s CAS 64741-87-3 et 68527-27-5) ne répondent pas aux critères des alinéas 64(a) ou (b) de la LCPE 1999, puisqu'ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

11. Évaluation préalable finale - Approche pour le secteur pétrolier
Carburants aviation, avril 2014. Environnement Canada

Observations et objections reçues de la part des parties invitées

Organisation	Commentaires reçus
Association québécoise du transport aérien	OUI
COPA	OUI
Aviateurs.Québec	OUI
Chambre de commerce et de l'industrie de Montcalm	OUI
MDDELCC	OUI
CPTAQ	NON

Tableau 3 – Liste des parties invitées.

Leur correspondance se trouve à l'annexe D.

Seule la CPTAQ n'a pas répondu à notre invitation.

Le ministère de l'environnement (MDDELCC) a fourni les commentaires suivants :

- a. Ne s'oppose pas en tant que tel au projet
- b. Indique que si des travaux doivent être exécutés dans un milieu humide ou hydrique, qu'une demande d'autorisation devra être faite au MDDELCC en conformité avec l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec. Le Promoteur souligne que la question de l'application de cet article dans un projet aéronautique est présentement en délibéré à la Cour d'appel du Québec

Les trois associations qui regroupent la majorité des intervenants dans le domaine de l'aviation générale au Québec sont en faveur du projet pour les raisons suivantes :

- a. Impact économique dans la région
- b. Le maintien du réseau des transports au Canada
- c. Impact sur la relève

Observations et objections reçues de la part de tierces parties.

Le Promoteur a reçu 272 courriels de tierces parties (membres du public situés à l'extérieur du périmètre de 4km. Ces courriels sont fournis à l'annexe E.

Les commentaires relevés par la lecture de ces courriels montrent que les points qui y sont soulevés sont couverts soit dans les lettres d'appui reçues ou le mémoire de la Coalition SRA.

Le Promoteur ne voit pas la nécessité d'ajouter des commentaires à ceux qui ont déjà été faits dans ce rapport.

Conclusion et recommandation :

Le Promoteur soumet que l'aménagement de l'aérodrome proposé sur le lot 3 576 483 situé dans la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan est sécuritaire et va dans l'intérêt public collectif et national.

Le Promoteur recommande au Ministre des Transports du Canada de ne pas s'opposer à l'aménagement et permettre la relocalisation de l'Aéroport de Mascouche conformément à sa décision de novembre 2016.

Accessibilité du rapport sommaire :

Le Promoteur s'engage à ce que ce rapport soit accessible aux parties intéressées pendant au moins cinq (5) ans suivant la date à laquelle il aura obtenu une réponse du Ministre.

Signature et date :



Yvan Albert
Pour le Promoteur
11316753 Canada Association
438-396-1396
www.aerodrome-sra.ca
yalbert@aerodrome-sra.ca

ANNEXE A

11316753 CANADA ASSOCIATION DÉVELOPPEMENT D'UN NOUVEL AÉRODROME SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN 14 JUIN 2019

11316753 Canada Association est une organisation à but non-lucratif qui a été constitué afin de planifier et exécuter la relocalisation de l'aéroport de Mascouche.

CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET OPÉRATIONNELLES

Les caractéristiques physiques et opérationnelles de ce nouvel aérodrome sont les suivantes :

- Une piste de 995 m (centre piste à 45 50 N, 73 36 06 W)
- 1 voie de circulation Alpha parallèle à la piste
- 3 voies de circulation qui relient la piste à la voie de circulation Alpha
- 1 tablier de l'ordre de 2,300 m²
- La piste et les voies de circulation balisées pour les opérations de nuit
- Opérations VFR jour et nuit
- Dans une phase ultérieure, opérations IFR via des approches GPS
- L'aérodrome sera enregistré au sens de l'article 301.03 du Règlement de l'aviation canadien.

LOCALISATION DE L'AÉRODROME

Le site choisi pour le développement de ce nouvel aérodrome est le lot 3 573 486 du Cadastre du Québec (voir l'annexe A-I).

Les dimensions du lot 3 573 486 sont approximativement de 2,285 m x 175 m.

Le lot est situé sur le Rang du Ruisseau des Angés sud, en bordure de l'A-25 (côté ouest) et au sud de la sortie 41.

Le lot est situé en zone agricole.

Le lot n'est pas sur un territoire autochtone.

Le site pour le développement de l'aérodrome est situé à une distance de 3,5 km de la zone bâtie de Saint-Roch-de-l'Achigan.

Le site n'est pas connu comme étant une zone de refuge pour les oiseaux migratoires.

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉRODROME

L'aérodrome sera développé sur la portion centrale du lot et l'aménagement visé est donné en annexe A-II.

Le projet de développement consistera à :

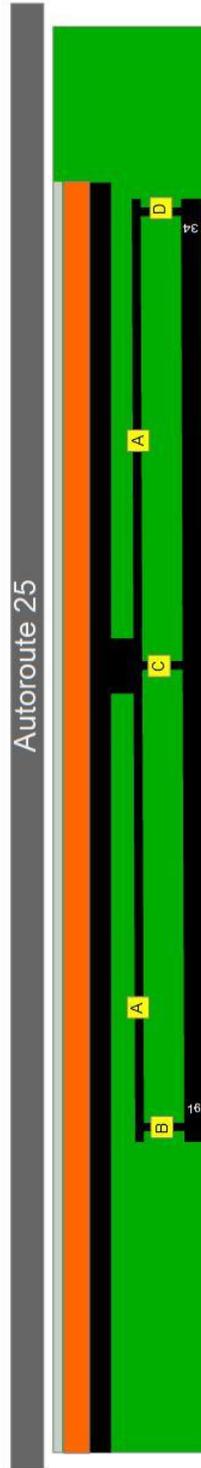
- Extraire la couche végétale de cette zone sur une profondeur d'environ 1m (soit approximativement 200,000 m² ou 50% de la surface totale du lot). Elle sera ensuite tamisée et remise sur le lot pour usage futur.
- Une mise en fond de cette zone sera ensuite faite – couches de concassé et de gravel - d'une épaisseur suffisante pour satisfaire les exigences de portance requise.
- À la suite à la mise en fond, la piste, les voies de circulation et le chemin d'accès seront asphaltés.
- Le site sera électrifié à partir du réseau public de l'Hydro-Québec – la ligne la plus proche étant situé sur le Rang du Ruisseau des Anges sud.
- Construction des hangars, FBO et autres infrastructures aéroportuaires

ANNEXE A-I



AMÉNAGEMENT POSSIBLE SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN

Echelle 1 : 6000



Piste : 3265' m x 75'

Voie de circulation A : 3265' x 30'

Voie de circulation B, C, D : 142' x 30'

-  Piste, voies de circulation et ablier
-  Voie d'accès véhiculaire, largeur de 20'
-  Zone de développement immobilier : hangars + FBO + poste d'essence et autres infrastructures opportunistes

ANNEXE B

CORRESPONDANCE DES PARTIES INTÉRESSÉES

Afin de minimiser le poids de notre rapport, nous avons choisi de déposer ces documents sur un info-nuage dont voici le lien :

<https://1drv.ms/u/s!AiWBM-3E7FxCh95sT98sqq2GqaeJsw?e=rf7G4D>

ANNEXE C

CORRESPONDANCE DES MEMBRES DU PUBLIC DEMEURANT DANS LE PÉRIMÈTRE DE 4 KM OU MOINS

Afin de minimiser le poids de notre rapport, nous avons choisi de déposer ces documents sur un info-nuage dont voici le lien :

<https://1drv.ms/u/s!AiWBM-3E7FxCh98q0MvImOrvuTbH7Q?e=hL9KI2>

ANNEXE D

CORRESPONDANCE DES PARTIES INVITÉES

Afin de minimiser le poids de notre rapport, nous avons choisi de déposer ces documents sur un info-nuage dont voici le lien :

https://1drv.ms/u/s!AiWBM-3E7FxCh95uQ_GPyiz0sVjFXg?e=0k1dC0

ANNEXE E
CORRESPONDANCE DES TIERCES PARTIES
MEMBRE DU PUBLIC
DEMEURANT À L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE DE 4 KM

Afin de minimiser le poids de notre rapport, nous avons choisi de déposer ces documents sur un info-nuage dont voici le lien :

<https://1drv.ms/u/s!AiWBM-3E7FxCh98sokX311q1ZbRGcQ?e=f26GCL>

ANNEXE F

CORRESPONDANCE ENVOYÉE AUX PARTIES INTÉRESSÉES

Afin de minimiser le poids de notre rapport, nous avons choisi de déposer ces documents sur un info-nuage dont voici le lien :

<https://1drv.ms/u/s!AiWBM-3E7FxCh98A0eobtgrSbM3iYg?e=8ESiNE>